

OSSERVAZIONI DEL COMITATO AURELIA BIS GARBELLA – PRINO
AGLI ULTIMI CONTRIBUTI ISTRUTTORI GENNAIO-MARZO 2025
DI ANAS CON LE CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEI PRIVATI,
DELLA SOVRINTENDENZA E DIFESA DEL SUOLO

Nel presente documento del Comitato Aurelia Bis Garbella-Prino si procederà analizzando puntualmente le controdeduzioni di ANAS alle osservazioni dei soggetti privati pubblicato sul sito della VIA Regione Liguria in data 10 marzo 2025.

Data la complessità e quantità di documenti si procederà per ambiti e si riporterà, per facilità di lettura, un estratto delle singole controdeduzioni di ANAS a cui seguiranno gli ulteriori rilievi del Comitato.

AMBITO DI CARATTERE GENERALE e STUDIO TRASPORTISTICO

NOTA Comitato Garbella-Prino – PROT. N° 1944912 del 12/12/2024			
N°	RILEVAZIONE	AMBITO	RISPOSTA PROGETTISTA
A carattere generale, si rileva che le osservazioni contenute nella nota del comitato "Aurelia Bis Garbella-Prino", prot. 1944912 del 12/12/2024, non introducono significativi elementi aggiuntivi rispetto alla nota prot. N° 1326321 del 26 agosto 2024, alle cui risposte si rimanda per i dettagli. Di seguito si riportano alcuni temi che si ritiene opportuno approfondire			

Di fatto, con questo inciso iniziale, ANAS elude uno dei più importanti punti che stanno alla base dei rilievi del Comitato che invece sono stati ben recepiti dall'ufficio VIA chiedendo ad ANAS (con nota Prot. 2024 1476575 del 27/09/2024 e specificatamente alle pagine 3 e 4) quanto segue:

"A seguito dell'esame dello Studio di Impatto Ambientale, delle osservazioni ricevute nel corso della fase di pubblicazione e viste le controdeduzioni trasmesse, si chiede di produrre altresì, le seguenti integrazioni:

1....omissis

2.analisi dell'opzione zero e delle eventuali ipotesi alternative: in particolare si chiede un approfondimento delle motivazioni che hanno portato alla scelta del posizionamento dello svincolo "Prino" in sponda destra del Torrente omonimo. "

La Regione evidentemente non riteneva sufficiente quanto riportato nel SINOTTICO (T00EG00GENRE06A) a pagina 4 (si riporta estratto)

<p>Il presente progetto definitivo sviluppa l'alternativa prescelta nell'ambito della precedente fase progettuale di Preliminare svolta nel 2004 nell'ambito della quale era già stata acquisita la compatibilità ambientale dell'intervento, integrando le modifiche progettuali necessarie per ottemperare alle prescrizioni formulate dal CIPE.</p>	<p>CAPITOLO 1.01 Inquadramento dell'intervento Elab. T00EG00GENRE01C Elab. T00EG00GENRE02C</p>
--	--

Nelle ns osservazioni si faceva infatti rilevare che ANAS perseguiva un vecchio progetto a seguito di una analisi fatta nel 2004 in un contesto ambientale ben diverso da quello attuale visto che la sponda sinistra di via Ballestra, era, al tempo, un'area golenale e soggetta a continui allagamenti. Solo dopo la messa in sicurezza degli argini del torrente Prino ha avuto un repentino sviluppo residenziale e turistico ricettivo come gli strumenti urbanistici lo prevedevano.

Di questa importante riqualificazione del sito ne prendeva atto la VIA del 2012 in cui sia nella DGR329/2012 sia più in dettaglio nell'istruttoria del Comitato Tecnico regionale i settori Trasporti e Paesaggio indicavano di valutare l'opzione alternativa in sponda destra su Via Littardi.

Si ritiene utile riportare un estratto di quanto sopra per correttezza e per semplicità di lettura:

ESTRATTO della **pratica VIA approvata con DGR n. 329 del 27/7/2012** in cui a pag 3 si portava la seguente prescrizione:

- analisi e confronto sotto il profilo trasportistico, della sicurezza e degli impatti ambientali tra le soluzioni progettuali alternative prese in considerazione, al fine di sostenere le scelte operate per: (i) l'attraversamento della valle dell'Oliveto, (iii) lo svincolo di Diano Marina; (iv) la connessione all'Aurelia alla foce del T. Prino;

ESTRATTO del parere espresso dal Comitato Tecnico Regionale che alle pagg. 20 e 21 così si esprimeva per il Tratto 1:

*Le nuove configurazioni paesaggistiche conseguenti alla realizzazione della viabilità sulla sponda destra del T. Prino in particolare sono tali da determinare criticità sia in relazione all'innesto sull'Aurelia e sia dal nuovo ponte previsto non in posizione ortogonale alle sponde del torrente: **tali compromissioni potrebbero evitare ove si utilizzasse, previe opportune opere di miglioramento, la viabilità già esistente in sponda sinistra**"*

ancora poi a pag 22 in merito agli aspetti trasportistici:

(ii) l'innesto ad ovest potrebbe essere migliorato sotto il profilo economico e di fattibilità qualora si scegliesse un potenziamento della via Littardi anziché sviluppare la viabilità in sponda destra del T. Prino.

Oltre ai suddetti pareri anche il Comune di Imperia esprimeva l'indicazione di adottare la soluzione alternativa in sponda destra. Sempre per correttezza e semplicità di lettura si riporta un estratto.

ESTRATTO del parere urbanistica nella nota del Comune di Imperia prot. 23675 del 13 Luglio 2012 in cui rilevava quanto segue:

Osservazioni a livello paesaggistico-ambientale.

Analisi delle criticità a livello paesaggistico – ambientale per ogni singola tratta.

Tratto 1 (Prino – Imperia Ovest).

Il territorio interessato dal nuovo tracciato si estende dalla foce del Torrente Prino (Ponte sull'Aurelia) fino all'attuale svincolo autostradale di Imperia Ovest. L'area in oggetto, ed in particolare quella localizzata sulla sponda destra del suddetto torrente, è inserita in un contesto di particolare pregio paesaggistico ambientale ~~attorno~~

la vicinanza al mare e proprio per questo vocata ad uno sviluppo prettamente turistico-ricettivo (peraltro contenuto anche nelle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e futuri).

Analizzando la progettazione della nuova viabilità emerge che il tratto di strada previsto in sponda destra del torrente, la realizzazione di un ponte sul Prino di grande impatto visivo, e la creazione di una rotonda fronte mare impatta notevolmente nel contesto mentre si potrebbe utilizzare la viabilità esistente (Via Littardi) per il collegamento con la vecchia Aurelia.

Si evidenzia quanto il Comune esprimesse il suo parere negativo per il notevole impatto del ponte sul torrente e della rotonda fronte mare.

Come se non bastasse anche la Sovrintendenza nei suoi pareri ha sempre posto come valutazione preliminare la condizione "qualora non siano possibili soluzioni alternative" così come ha ancora ribadito nell'ultimo parere pubblicato in VIA il 31 gennaio 2025 di cui si riporta un estratto.

ESTRATTO pagina 5 del Parere Sovrintendenza n. prot 0040024 del 27 gennaio 2025:

l. Si ribadisce, pertanto, che se, dagli approfondimenti progettuali svolti, non risulta effettivamente possibile creare ex novo o utilizzare un'altra viabilità esistente in sponda orografica sinistra del torrente, che consenta pertanto di evitarne l'attraversamento con un manufatto, la qualità architettonica della nuova opera dovrà essere tale da garantirne l'ottimale inserimento nel contesto paesaggistico di pregio.

In conclusione ANAS non solo non dà riscontro alle osservazioni del Comitato ma disattende in toto alla richiesta dell'Ufficio VIA della Regione Liguria del 27/09/2024 di spiegare le motivazioni della scelta progettuale. Quindi elude tutti i pareri forniti nella VIA 2012 e, in ultimo, alla condizione della Sovrintendenza che chiede appunto di verificare, in via preliminare e prioritaria, se è possibile utilizzare un'altra viabilità esistente in sponda orografica sinistra del torrente.

Da una approfondita analisi dell'intera documentazione progettuale e documentale, si sottolinea che ANAS espone due argomentazioni per spiegare la sua scelta progettuale su Via Ballestra in sponda destra:

1) al paragrafo 4.4.2 della Relazione Generale T00EG00GENRE01B alle pagine 98 e 99:

Anas ammette che l'area situata in **sponda destra** sul torrente Prino rappresenta **un contesto molto delicato**. Ammette inoltre che la soluzione progettuale del 2004 con una strada di Tipo C (extraurbana) non risulta coerente con il contesto abitato. Pone in evidenza la riqualifica del sito con la recente pista ciclabile e che il ponte del preliminare aveva una forte obliquità. Quindi prosegue ANAS che, dalle interlocuzioni con gli EE.LL., *"è emersa la volontà di garantire la possibilità che la variante dell'Aurelia possa in un futuro essere prolungata in direzione Ovest"*.

A seguito di tali indicazioni, di cui però il Comitato non ha potuto acquisire né verbali né evidenze oggettive, soprattutto dal Comune di Imperia (su richiesta via PEC), sarebbe stata impostata la soluzione su via Ballestra a raso seguendo le attuali quote ma come strada di tipo E (urbana di quartiere).

Scelta che ha prodotto diverse importanti conseguenze, tra cui (in via sintetica e non esaustiva):

- declassamento della strada a categoria di tipo E urbana (come via Littardi);
- connessione con la viabilità secondaria e l'accesso alle proprietà private con conseguente limitazioni al flusso veicolare;
- introduzione di una nuova **rotatoria in rilevato** cosiddetta "Prino" necessaria all'innesto al ponte e la connessione con la rotatoria "Imperia Ovest" in sponda sinistra;
- un ponte che, rispetto al progetto Preliminare resta comunque obliquo passando dai 59° c.a. ai 70° c.a. quindi ancora **sub-ortogonale** e non perpendicolare come avviene di norma e richiesto dalla Sovrintendenza;
- connessione con la viabilità secondaria e l'accesso alle proprietà private con conseguente limitazioni al flusso veicolare;
- mantenimento della rotatoria "Aurelia" all'intersezione tra la vecchia Aurelia fronte mare con via Poggi (compresa la demolizione di diversi fabbricati) nonostante il parere negativo del Comune di Imperia del 2012 e nonostante insista in una zona di vincolo paesaggistico (**DECRETO MINISTERIALE 16/11/1962**: Fascia costiera dei comuni di Riva Ligure S. Stefano al Mare Costarainera S. Lorenzo al Mare Imperia S. Bartolomeo Cervo Diano Marina);
- tutti gli aspetti connessi all'impatto ambientale (rumore, inquinamento atmosferico ecc) in un contesto ancora verde, naturale, residenziale e con elevate potenzialità turistiche ricettive, come tra l'altro ancora vigenti dall'attuale PRG;
- rifacimento di buona parte della pista ciclabile da poco realizzata con evidente danno erariale considerato a maggior ragione che il Comune era edotto viste le c.d. "interlocuzioni con gli EE.LL"

2) nel documento pubblicato in sede VIA il 10 marzo 2025 *“Aggiornamento controdeduzioni alle osservazioni dei soggetti privati.pdf”* al punto 9 pag 8 di 22 (AMBITO TRASPORTISTICO)

ESTRATTO:

In generale, quello che si osserva è che:

- La variante nel suo complesso produce un importante effetto di scarico della rete cittadina, spostando il traffico di attraversamento dagli assi costieri al nuovo asse.
- il sistema Via Littardi – Aurelia è già oggi pesantemente saturo in quanto direttrice di accesso alla autostrada sia per il traffico proveniente da ponente che dal centro cittadino. Tale traffico è destinato ad aggravarsi per il crescere annuo del traffico;
- in assenza del tratto 1 l'ulteriore traffico proveniente dalla variante andrebbe a scaricarsi tutto su tali tratti con un ulteriore peggioramento della caratteristiche della circolazione. Critico in tal senso è il tratto dell'Aurelia del Ponte sul Prino che passerebbe dagli attuali ca. 22500 veh/g a ca. 26.000 veh/g.
- L'adozione del tratto 1 consente di bilanciare e specializzare il traffico che converge sulla rotatoria dello svincolo autostradale di Imperia Ovest tra due diverse direttrici: Via Littardi (prevalente per il traffico diretto verso il centro) e Via Ballestra (per il traffico diretto verso ponente), che assumono infatti carichi di traffico comparabili nell'ora di punta invernale, maggiormente rappresentativa delle condizioni medie annue di impegno della rete viaria.

In buona sostanza la scelta su via Ballestra sarebbe indotta dal fatto che ***“il sistema via Littardi – Aurelia è già oggi pesantemente saturo in quanto direttrice alla autostrada sia per il traffico proveniente da ponente che dal centro cittadino”***

Questa affermazione è determinante proprio perché non corrispondente al vero e soprattutto perché non è sostenuta da alcun monitoraggio in sito o da uno studio trasportistico strutturato sulla base di elementi oggettivi e misurati.

Questa grave lacuna è chiaramente indicata giusto nell'introduzione della Relazione Trasportistica (T00EG00GENRE02A.pdf) a pagina 2 di 51:



S.S. 1 AURELIA - VARIANTE ALL'ABITATO DI
IMPERIA - 1° LOTTO FUNZIONALE.
PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE TRASPORTISTICA

1 INTRODUZIONE

Nella presente relazione è riportata l'analisi trasportistica effettuata al fine di verificare il progetto di realizzazione della variante alla SS1 Aurelia in comune di Imperia, precisamente si tratta del collegamento tra la SS28 a nord dell'abitato di Oneglia e la SS1 a ovest di Porto Maurizio, in corrispondenza della foce del torrente Prino.

L'obiettivo di questo studio è quello di verificare la funzionalità della rete viaria esistente e di progetto nell'ipotesi di incremento di traffico riscontrabile nell'anno previsto di entrata in esercizio dell'opera. Lo studio consente pertanto di valutare l'impatto dell'intervento in progetto e la relativa coerenza con le infrastrutture esistenti nell'area circostante.

Lo studio trasportistico si è articolato a partire dal rilievo dei flussi di traffico transitanti nella rete prossima all'area d'intervento, utile alla ricostruzione della matrice origine/destinazione (O/D), per poi verificare, con diversi strumenti di modellizzazione del traffico, l'incidenza dell'intervento proposto sul traffico circolante. Per procedere con la ricostruzione della domanda per l'intera area di studio sono stati utilizzati dati provenienti da fonti terze (in particolare i dati dei limitrofi caselli A10) e i dati FCD (Floating Car Data) in possesso della scrivente società. I dati FCD, di fonte Infoblu, fanno riferimento ad una flotta consistente di veicoli (circa 4 milioni a totale Italia) che vengono continuamente monitorati tramite una black box montata a bordo mezzo, principalmente a scopi assicurativi. In particolare, tali dati definiscono in maniera puntuale il punto iniziale e finale di ogni spostamento, nonché il percorso seguito da ciascun veicolo, anche con informazioni sulla tipologia di mezzo (leggero o pesante) e sulla velocità media di percorrenza.

In sostanza non c'è stato alcun monitoraggio in sito come si sarebbe atteso per un'opera strategica di questa portata (di importo lavori comprese le somme a disposizione pari a 414,4 mln come indicato nel documento *TOOCMOOCMSEE01A quadro economico sintesi*).

Quindi il punto fondamentale è che non sussistono basi oggettive per le quali ANAS possa sostenere che "il sistema via Littardi – Aurelia è già oggi pesantemente saturo". Come in qualsiasi progetto la modellizzazione matematica porta sempre a dei risultati numerici, anche ben strutturati e di dettaglio, ma la validità degli stessi dipende in modo essenziale dai dati di partenza e dalla loro attendibilità.

Tra l'altro questa precisazione era già contenuta nelle ns Osservazioni del 26 agosto 2024 e ribadita nelle ultime del 12 dicembre 2024 in cui si precisava che la viabilità su via Littardi non è mai risultata congestionata ma sempre fluida e scorrevole. Ben lontana dal valore di portata di servizio di 800 veicoli/ora per corsia, come da norma tecnica, ma anche dai presunti 686 veicoli/ora indicati al punto 4 pag. 20 di 22 del documento *"Aggiornamento controdeduzioni alle osservazioni dei soggetti privati.pdf"* (AMBITO TRASPORTISTICO)

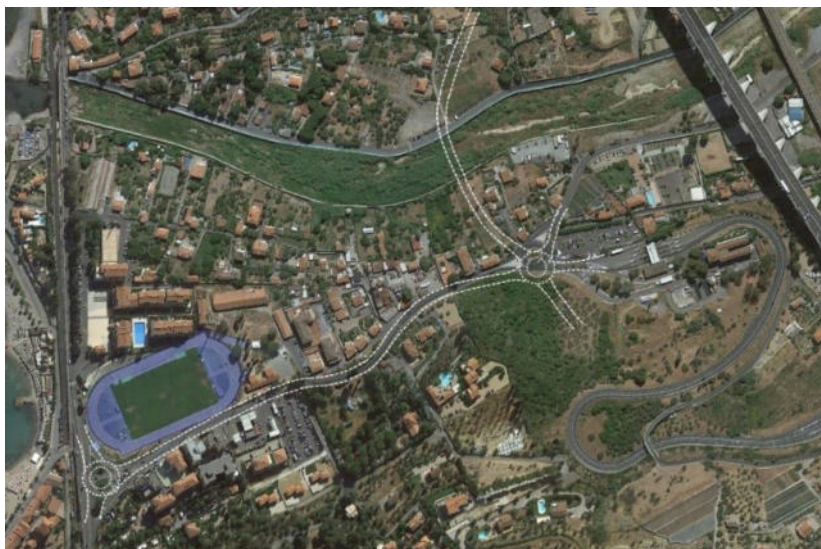
Il Comitato tramite propri volontari ha svolto di recente dei monitoraggi (registrando con video il transito dei veicoli per non fornire dati discutibili) per giungere a risultati ben diversi (310 veicoli/ora per corsia in media con 5-7 mezzi pesanti nei due sensi).

Per una scelta progettuale così importante e determinante ANAS demanda tutto ad uno studio trasportistico basato solo su **"dati provenienti da fonti terze (in particolare i dati dei limitrofi caselli A10) e i dati FCD (Floating Car Data) in possesso alla società. I dati FCD, di fonte Infoblu, fanno riferimento ad una flotta consistente di veicoli (circa 4 milioni a totale Italia) che vengono continuamente monitorati tramite una black box montata a bordo mezzo, principalmente a scopi assicurativi."**

Lo studio trasportistico di ANAS non ha gli elementi oggettivi e scientifici attesi e questo rappresenta una gravissima lacuna considerati gli effetti sul territorio che la scelta progettuale determina e disattendendo al fatto che tale scelta è subordinata alle condizioni poste dalla Sovrintendenza, ribadite ancora di recente nella nota del 27 gennaio 2025 e, in precedenza, dall'ufficio Urbanistica del Comune di Imperia e dal Comitato Tecnico in sede VIA regionale del 2012. La scelta del tratto 1 in sponda destra deve porsi quando non sussistono alternative nella viabilità ordinaria in sponda sinistra. E questo deve essere dimostrato.

Se oltre a quanto sopra si aggiunge che ANAS e gli EE.LL di ponente si stanno adoperando per garantire la prosecuzione della nuova Aurelia verso Ovest, la scelta del tratto 1 perde totalmente di significato potendo utilizzare la viabilità ordinaria esattamente come avviene in tutti gli altri tratti (via Airenti sul torrente Caramagna, Via Artallo lungo l'omonimo torrente, ecc).

E a tal proposito nel ns ultimo documento del 12/12/2024 all'ultima pagina abbiamo agevolmente dimostrato che dalla rotatoria Imperia Ovest non sussiste alcun problema alla prosecuzione verso ponente con un ponte sul Prino finalmente ortogonale e con maggiori distanze dai fabbricati esistenti.



AMBITO DIFESA DEL SUOLO

Oltre a quanto riportato per gli aspetti generali e trasportistici esistono importanti aspetti legati alla sicurezza di via Littardi e via Ballestra.

Via Littardi ricade in area sicura con Tempo di ritorno $Tr = 500$ anni mentre via Ballestra con $TR = 200$ anni.

Nelle ns osservazioni si faceva notare che, se è vero che il torrente Prino è stato posto in sicurezza con le difese spondali fatte dopo l'alluvione 2000 dalla Provincia portando il Tr a 200 anni, è vero anche che l'intero Tratto 1 su via Ballestra, tra le due rotatorie "Aurelia" e "Prino", può essere posto in sicurezza solo tramite una stazione di sollevamento che raccolga le acque di versante, che non possono essere recapitate in via naturale sul torrente perché bloccate dai muri d'argine, e le spinga in pressione nel torrente con tubazioni di scarico.

Ad oggi, quando le precipitazioni sono abbondanti e l'attuale stazione di sollevamento posta dalla Provincia nel 2005 non riesce a smaltire la portata si determinano gli allagamenti già ampiamenti documentati in precedenza.



La cartografia riportata da ANAS al punto 3 nel documento alla 6 del documento "Aggiornamento controdeduzioni alle osservazioni dei soggetti privati.pdf" (ASPETTO IDRAULICO) rappresenta chiaramente la situazione nel suo complesso:



Quindi solo dopo le ns osservazioni ANAS ha fornito ulteriori precisazioni sull'impianto di sollevamento precisando che è dimensionato per un $Tr = 50$ anni. Si vedano a tal proposito i punti 3 e 4 del documento alle

pag. 5 e 6 del documento "Aggiornamento controdeduzioni alle osservazioni dei soggetti privati.pdf" (ASPETTO IDRAULICO).

ESTRATTO

IDRAULICA	<p>Come riportato nella precedente controdeduzione, l'ambito non presenta situazioni di criticità idraulica incompatibili con la realizzazione dell'opera, e che gli eventi esondativi da considerare nell'ambito della progettazione sono quelli con TR200, tutti contenuti dal sistema arginale del Prino.</p> <p>La vasca di raccolta acque ha la funzione di gestire le acque meteoriche che interessano la carreggiata stradale.</p> <p>È dimensionata per TR 50 anni ed è in grado di invasare 40 mc ed evacuare le acque con portata superiore a 400 l/s.</p> <p>Il posizionamento di tale vasca non è sotto la rotatoria "Prino" ma in fregio alla viabilità nel punto di minimo e le tubazioni di scarico del sistema di sollevamento convogliano nel Prino a monte della rotatoria a quota di sicurezza idraulica e sono dotate di clapet.</p>
-----------	--

Questo impianto è stato quindi dimensionato con $Tr = 50$ anni e ANAS sostiene che tale soluzione è idraulicamente compatibile alla realizzazione dell'intervento.

Anas si riserva di aggiornare la relazione idraulica ma nulla a tal proposito viene riportato nella Relazione di compatibilità idraulica "T00ID01DRRE01D" inserita nei contributi istruttori del 10 marzo 2025.

La ns tesi è diametralmente opposta perché la sicurezza di una arteria strategica viene condizionata da un sistema che riduce drasticamente le condizioni di sicurezza passando da un tempo di ritorno di 200 anni a un Tr di 50 anni. Un sistema pesantemente condizionato da numerosi fattori che possono, soprattutto in concomitanza con eventi emergenziali, determinare pericolosissimi malfunzionamenti.

E in ventennio circa di malfunzionamenti dell'attuale stazione di sollevamento se ne visti. Se ne citano alcuni (osservati direttamente dallo scrivente):

- interruzione dell'alimentazione elettrica per fulmine che ha colpito i quadri elettrici;
- ostruzione pompe
- intasamento delle griglie di raccolta.

Quindi la sicurezza di tale tratto è demandata all'efficacia di tale impianto che dovrà essere costantemente soggetto a continua manutenzione e soprattutto di pulizia dei sistemi di collettamento (griglie e pozzetti). Inoltre l'uso dei c.d. clapet è singolare visto che nel passato hanno dimostrato una scarsa affidabilità determinando dei contro-reflussi molto pericolosi e dannosi.

Sempre per completezza di informazione si riporta una osservazione del Comune di Imperia nella nota prot. 23675 del 13 Luglio 2012 in cui il settore 7 LLPP rilevava quanto segue:

Oggetto: Progetto definitivo e Studio di Impatto Ambientale per SS1 Aurelia – Variante all'abitato di Imperia.

In riferimento alla Vs nota del 02/07 u.s. n. prot. 22210 (prot. R.L. PG/2012/99379 del 28/06/2012) e in seguito alla seduta VIA tenutasi a Genova il 26/06/2012 presso il Dipartimento Ambiente della RL, ove tecnici incaricati dell'ANAS hanno presentato il progetto definitivo dei "Lavori di costruzione della variante all'abitato di Imperia sulla SS 1 Aurelia" da sottoporre a VIA, visti gli elaborati tecnici disponibili, i Settori competenti rilevano quanto segue.

Per il Settore 7 LLPP:

Tratto 1

sotto l'aspetto della sicurezza stradale il nuovo tratto a progetto tra le progressive 120 mt (sez.3) e 200 mt (sez. 5) è collocato a ridosso del muro d'argine del torrente Prino in cui lo smaltimento delle acque bianche provenienti dal nuovo tracciato sia dal versante a Ovest è garantito esclusivamente da un impianto di sollevamento (attualmente gestito e mantenuto dall' AMAT) che riversa le acque nel prospiciente torrente.

Sempre nel medesimo tratto sono stati inseriti due svincoli (in ingresso e in uscita su via Ballestra) che costituiscono una particolarità se non una anomalia trattandosi di un collegamento diretto tra una strada extraurbana e una arteria locale di secondaria importanza.

Si precisa infine che a proposito del suddetto tratto si è costituito un Comitato che in più occasioni ha rappresentato il proprio dissenso e recentemente ha trasmesso una nota (n. prot. 22756 del 05/07/2007 allegata alla presente) con proprie osservazioni.

AMBITO PAESAGGISTICO

In via generale la Sovrintendenza in ogni suo parere dal 2004 ad oggi ha sempre ribadito la condizione di individuare una alternativa ex novo o attraverso la viabilità esistente in sponda sinistra.

ESTRATTO del parere n. prot 0006269 del 04/03/2013) a pag. 4 per il ns tratto:

Le indicazioni di cui al punto 6 sono di fatto superate dallo stralcio, in sede di progettazione definitiva, della porzione di tracciato relativo al comune di Diano Marina.

Al punto n.1 si richiedeva la possibilità di evitare il viadotto diagonale sul torrente Prino, realizzando la viabilità sull'argine sinistro; nel ribadire l'istanza espressa e qualora non fosse possibile ottemperare, si richiede, anche in questo caso, vista l'alta valenza paesaggistica, (notevole visibilità sia dal mare, sia dalla via Aurelia oggetto di specifica tutela paesaggistica, nonché dall'ampia valle, tutelata da due specifici D.M. oltre che dal vincolo ope legis relativo alla fascia fluviale del torrente Prino) che il ponte abbia alta qualità architettonica in analogia a quello previsto sul torrente Impero.

In merito alle modifiche proposte nella presente versione progettuale definitiva, si evidenzia che, relativamente agli vincoli di Diano Marina, Rio Ciapasso ed Artale con particolare riferimento

Nell'ultimo parere n. prot 0040024 del 27 gennaio 2025 la Sovrintendenza ribadisce il medesimo concetto: ESTRATTO di pagina 5 del Parere Sovrintendenza

f. Si ribadisce, pertanto, che se, dagli approfondimenti progettuali svolti, non risulta effettivamente possibile creare ex novo o utilizzare un'altra viabilità esistente in sponda orografica sinistra del torrente, che consenta pertanto di evitarne l'attraversamento con un manufatto, la qualità architettonica della nuova opera dovrà essere tale da garantirne l'ottimale inserimento nel contesto paesaggistico di pregio.

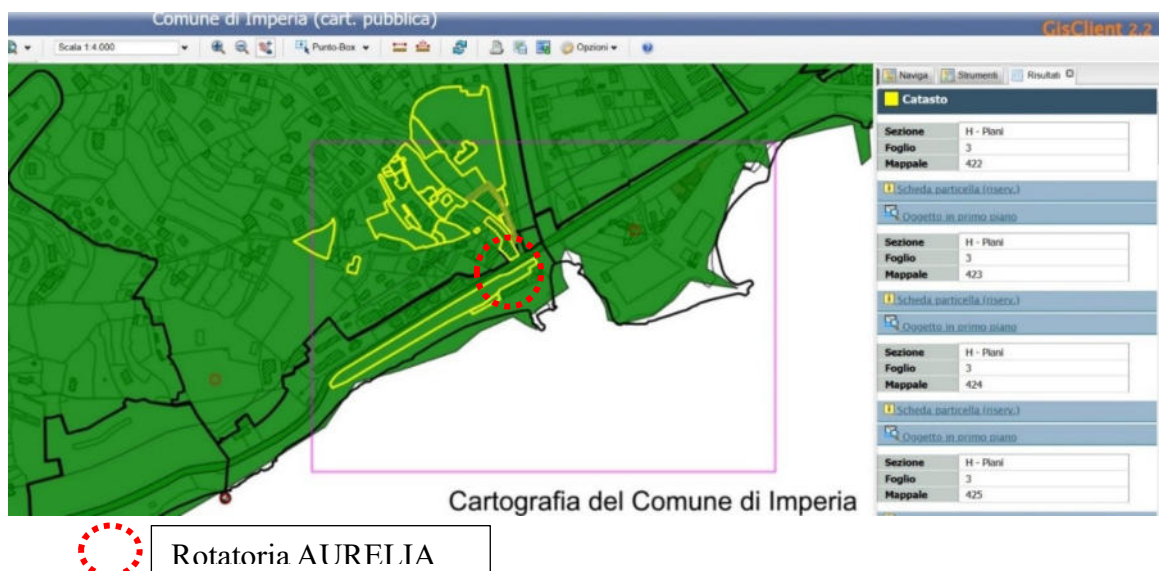
Per meglio comprendere il contesto paesaggistico di pregio così precisato dalla Sovrintendenza, dal Comune di Imperia e dall'ufficio Paesaggio della Regione Liguria in sede di Comitato tecnico per la VIA 2012, il Comitato ha predisposto una ampia documentazione fotografica con la sovrapposizione del progetto su riprese fotografiche aeree con drone.

Il documento è allegato alla presente e ne costituisce parte sostanziale e integrante.

Da tale rendering fotografico emergono immediatamente diversi aspetti:

- rotatoria Aurelia

E' tra le più impattanti perché ricade in una fascia costiera e quindi soggetta anche al vincolo del DECRETO MINISTERIALE 16/11/1962: Fascia costiera dei comuni di Riva Ligure S. Stefano al Mare Costarainera S. Lorenzo al Mare Imperia S. Bartolomeo Cervo Diano Marina.



Per essa l'ufficio urbanistica aveva già espresso il suo parere negativo nella nota del Comune di Imperia prot. 23675 del 13 Luglio 2012 (nota riportata integralmente in questo documento alla pagina 2).

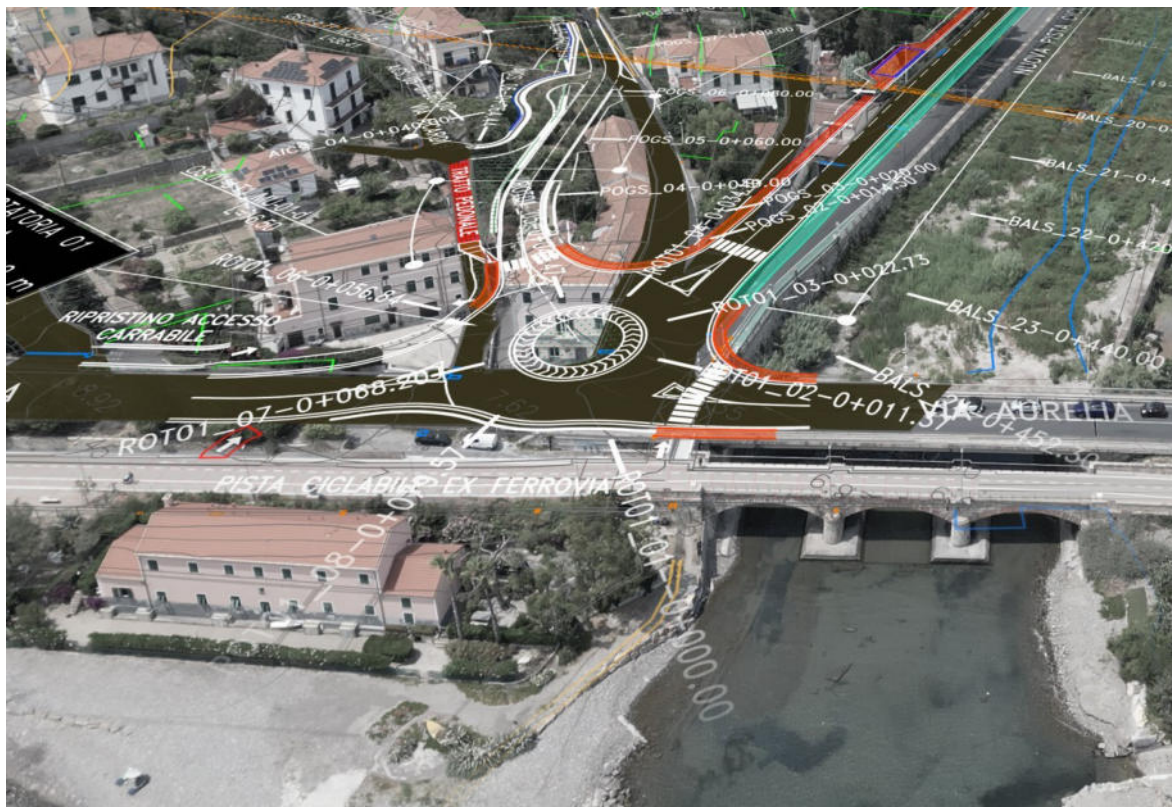
Per la rotatoria Aurelia la Sovrintendenza precisa quanto segue:

Per quanto riguarda la rotatoria denominata Aurelia, già prevista anche nel progetto definitivo del 2012, la nuova soluzione proposta consente di ~~ottemperare parzialmente alla prescrizione~~ contenuta nella delibera CIPE del 2004 volta ad evitare trasformazioni della strada per Poggi, in quanto si prevede la riorganizzazione della suddetta strada limitatamente al tratto iniziale di circa 75 m per l'innesto della stessa sull'Aurelia.

Il fatto che la proposta ottemperi solo parzialmente alla raccomandazione CIPE 2004 è precisato anche nel sinottico di ANAS

Nome Ente: CIPE	<i>"Nel tratto compreso tra la via Aurelia e lo svincolo autostradale di Imperia, siano adottate soluzioni atte ad evitare trasformazioni della strada per Poggi"</i>
Raccomandazione n° R.1	
Raccomandazione di Carattere Tecnico	La raccomandazione risulta parzialmente recepita, in quanto si prevede la riorganizzazione della Strada per Poggi limitatamente al tratto iniziale di innesto della stessa sull'Aurelia. Di fatto il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria all'innesto con l'Aurelia in sostituzione dell'attuale impianto semaforico, inadeguato per i livelli di servizio richiesti dal nuovo assetto stradale.
Fase di recepimento: Progetto Definitivo	per poter inserire correttamente via Poggi nella nuova intersezione è necessario un adeguamento dell'asse stradale per un tratto di circa 75 m .

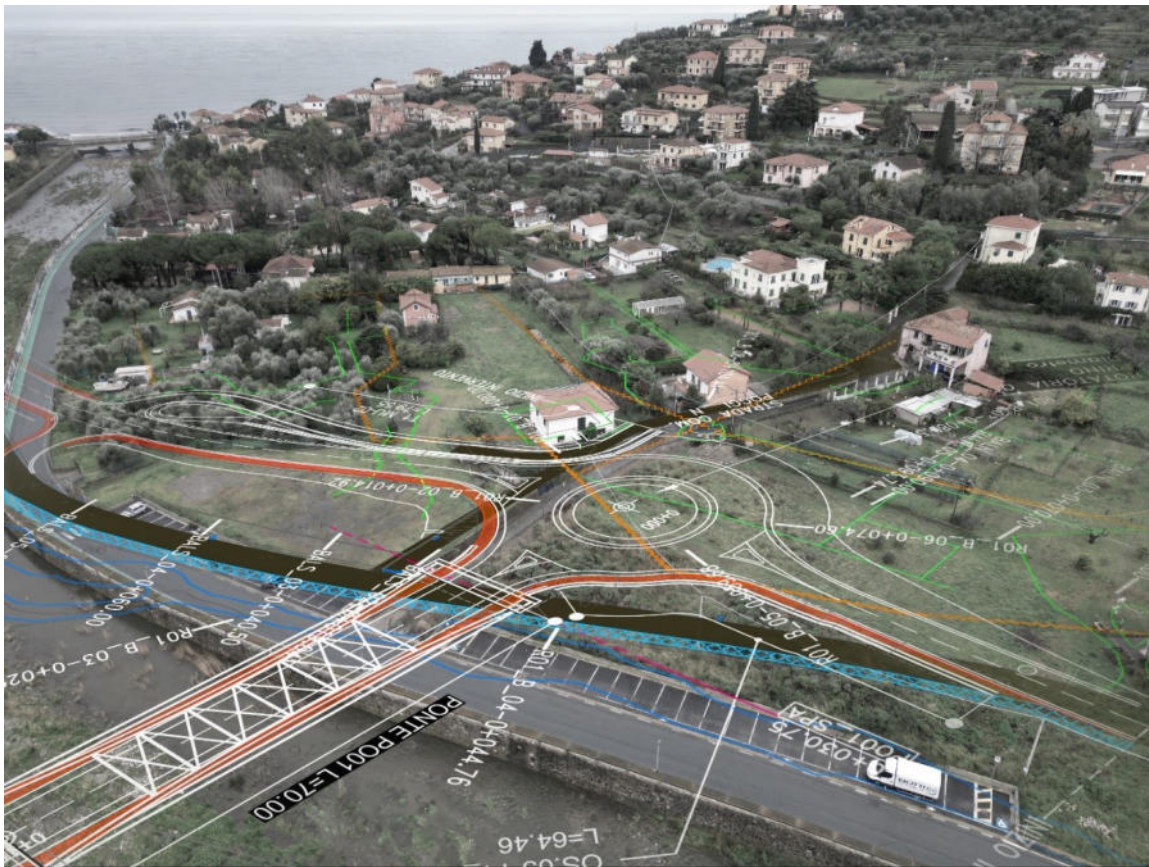
E' evidente che per ottemperare a questa prescrizione l'unica soluzione è quella di lasciare inalterato il sito e la rotatoria in questione per spostare la viabilità in altra sponda sinistra. Su questo punto era auspicabile una posizione più determinata da parte degli Enti Competenti in materia.



- rotonda Prino

E' anch'essa tra le più impattanti.

Non era prevista nel progetto 2012 ma diventa essenziale per la scelta di ANAS di usare via Ballestra alla quota attuale e di doversi poi collegare in quota con il ponte sul Prino.



Per tale nuova rotonda rispetto al progetto 2012 è disponibile solo l'ultimo parere della sovrintendenza del 27/01/2025 che così scrive:

Relativamente alla rotonda denominata Prino, prevista prima del nuovo ponte sul torrente, si rileva che questo inserimento determina un innalzamento del profilo stradale di via Ballestra nella tratta terminale in approccio alla rotonda, abbandonando la quota del piano campagna per un tratto di circa 150 metri, in quanto il progetto dell'area di intersezione è direttamente condizionato dalla quota del ponte sul Torrente Prino definita in relazione ai requisiti di sicurezza idraulica richiesti. Pertanto dovranno essere attuate idonee misure di mitigazione al fine di attenuare l'impatto del rilevato e dei muri di sostegno previsti, mediante opere di ingegneria naturalistica, piantumazione di essenze arboree di alto fusto e/o rampicanti.

L'assenza di un render in 3D non permette di creare le giuste proporzioni dell'impatto in quota generato da tale rotonda che nel suo estradosso si verrebbe a trovare alla quota del tetto del fabbricato limitrofo e per il quale è stata condizionata la posizione della rotonda e il conseguente inserimento del ponte in modo sub ortogonale (70° c.a.)

Restano da valutare quali tipologie di mitigazione possano essere adottate per un'opera di tali dimensioni che spicca dal piano di campagna ampiamente pianeggiante essendo, in precedenza, area golenale.

- ponte sul torrente Prino

Il ponte per le scelte progettuali di ANAS non si immette in modo ortogonale al torrente come di norma per un migliore e corretto inserimento dello stesso nel contesto paesaggistico.



Anche in questo caso si riporta un estratto dell'ultimo parere della sovrintendenza del 27/01/2025 che così scrive:

La proposta progettuale oggetto dell'attuale valutazione prevede, in analogia al progetto del 2012, lo sviluppo del tracciato in argine destro, con l'inserimento però di un'ulteriore rotonda prima dell'attraversamento del torrente con un ponte di luce pari a 70 m, ad andamento sub ortogonale e non più diagonale, dalle caratteristiche architettoniche analoghe a quelle del manufatto previsto per l'attraversamento del torrente Impero, come effettivamente già richiesto dalla Scrivente nel 2012 e in ottemperanza alle prescrizioni contenute nella delibera CIPE del 2004. Si ribadisce, pertanto, che se, dagli approfondimenti progettuali svolti, non risulta effettivamente possibile creare ex novo o utilizzare un'altra viabilità esistente in sponda orografica sinistra del torrente, che consenta pertanto di evitarne l'attraversamento con un manufatto, la qualità architettonica della nuova opera dovrà essere tale da garantirne l'ottimale inserimento nel contesto paesaggistico di pregio.

La sua inclinazione è di 70° c.a. e si pongono serie perplessità come anche un intervento di alta qualità architettonica possa ridurre tale inserimento molto particolare e certamente disarmonico.

- altri impatti paesaggistici

Nell'ambito del progetto per la mitigazione del rumore gli studi propedeutici hanno suggerito la posa di barriere acustiche, vista la prossimità della nuova arteria con alcuni fabbricati in corrispondenza della rotonda Aurelia, lungo via Ballestra e per alcune abitazioni subito dopo il ponte in sponda sinistra.

Dal progetto risulterebbero alcune tipologie di barriere di cui una alta 5mt per 20 mt lineari e un'altra di 3 mt per una lunghezza di 100mt.

Sempre nell'ottica di fornire una rappresentazione più verosimile dell'impatto prodotto sono stati simulati i due casi.



Tale proposta di mitigazione al rumore non è stata posta in rilievo da ANAS e la Sovrintendenza non ha potuto esprimere un parere di competenza

AMBITO RUMORE

Si considerano le risposte delle pagine 20-22 del documento *“Aggiornamento controdeduzioni alle osservazioni dei soggetti privati.pdf” (ASPETTO ACUSTICA)*. In via sintetica si rileva quanto segue:

- al punto 6 di pagina 21 ANAS afferma:

- *Rispetto ai valori di traffico si conferma che sono stati adottati quelli riportati nello studio di traffico, (vedi risposta punto 4 per verifica di congruenza)*

Tale affermazione è in netto contrasto con quanto riportato nella RELAZIONE ACUSTICA *“T00IA32AMBRE01B”* dove al paragrafo 4.3 *“SCENARIO POST OPERAM”* i dati riportati nella *“Tabella 47 - Dati di traffico implementati all'interno del modello di calcolo SoundPlan per la variante di progetto”* sono **NETTAMENTE DIFFERENTI** e **INFERIORI** da quelli dello studio trasportistico, determinando una evidente sottostima del clima post operam.

CONCLUSIONI

In questo documento sono state riproposte e ulteriormente dettagliate le controdeduzioni ai riscontri di ANAS in particolare su quanto esposto negli ultimi documenti depositati in sede VIA il 10 marzo 2025.

Profonda delusione nell'accertare che ancora una volta ANAS non entra nel merito della scelta progettuale quando quest'ultima costituisce invece la premessa essenziale per ottemperare alle preliminari e cogenti prescrizioni della Sovrintendenza e degli altri Enti Competenti.

E' stato dimostrato che lo studio trasportistico non si basa su elementi oggettivi e scientifici cioè con monitoraggi dei flussi veicolari nelle varie arterie principali e secondarie, ma si è basato su dati forniti da soggetti terzi per quanto disponibili ad ANAS. Dati limitati al flusso autostradale e al tracciamento dei mezzi dotati di black box a fini assicurativi.

Nonostante l'assenza di dati certi e oggettivi, ANAS afferma che via Littardi sia attualmente satura e si renda necessaria una alternativa (via Ballestra) che smaltisca il flusso eccedente. Il Comitato ha da sempre sostenuto che via Littardi non è mai stata congestionata ma caratterizzata da un flusso veicolare sempre regolare e mai intenso. Di propria iniziativa sono stati fatti dei monitoraggi (documentati con video) che indicano invece flussi di gran lunga inferiori agli 800 veicoli/ora per corsia di norma previsti per una strada di tipo E (urbana di quartiere).

La scelta di ANAS di conservare il tracciato a suo tempo indicato nel progetto Preliminare approvato, con prescrizioni, dal CIPE nel 2004 disattende ogni possibilità di limitare i danni ambientali e paesaggistici che si andranno a produrre lungo il tratto 1 su via Ballestra, nonostante la presenza di una alternativa immediatamente disponibile e giustificabile, a maggior ragione nell'ottica di una futura prosecuzione verso Ovest come richiesto dagli Enti Locali di ponente.

E' stato evidenziato l'anacronismo di un progetto preliminare redatto nel 2004 su una realtà ben diversa da quella attuale e che nell'ultimo ventennio ha visto una rapida riqualificazione mantenendo la sua configurazione residenziale, turistica-ricettiva, in prossimità della costa e in contesto ancora naturale e verde.

Oltre ai danni ambientali e paesaggistici è stato posto in evidenza l'aspetto della sicurezza che nel tratto in esame è condizionato dalla presenza di una stazione di sollevamento dimensionata da ANAS con tempo di ritorno TR = 50 anni. A tal proposito si è osservata la "debolezza" di tale sistema condizionato dalla necessità di una manutenzione costante degli impianti elettrici e meccanici, dall'efficacia delle griglie e dei pozzetti di captazione delle acque meteoriche, dalla imprevedibilità di eventi e imprevisti sempre possibili in casi di calamità e di emergenze.

Sono state rilevate inoltre determinanti incongruenze sullo studio acustico Post Operam con evidenti incongruenze su dati di input dei modelli di calcolo con sottostima dell'impatto della nuova opera presso i nuovi recettori.

Si sottolinea infine che la scelta progettuale sul Tratto 1 in via Ballestra andrà a determinare un esteso piano particellare di esproprio per la demolizione di numerosi fabbricati (comprese 2 attività commerciali), per l'acquisizione di terreni alcuni dei quali adibiti ad attività turistiche-ricettive e per gli indennizzi per altri fabbricati che si troveranno nelle immediate vicinanze del nuovo tracciato o di sue rotatorie. A tali oneri si dovranno aggiungere gli extracosti per la realizzazione del nuovo Tratto 1 (due rotatorie, allargamento stradale, un ponte e il rifacimento della pista ciclabile di recente realizzazione).

Per tutti gli aspetti economici si ribadisce quanto già espresso nei precedenti documenti già inoltrati in sede VIA:

- La P.A., nell'assumere le decisioni di propria competenza, è tenuta ad assicurare il rispetto del principio di economicità di cui all'Art.1 comma 1 legge 241/1990 "L'attività amministrativa persegue i fini determinati dalla Legge ed e ad assicurare il rispetto del principio di economicità (v. l'art. 1, comma 1, legge n. 241/1990: "l'attività amministrativa persegue i fini determinati dalla legge ed è retta da criteri di economicità, di efficacia, di imparzialità, di pubblicità e di trasparenza").

- Tale principio costituisce estrinsecazione del canone di buon andamento dell'amministrazione (art. 97 Cost.) e impone all'Amministrazione di procedere al "conseguimento dei propri fini con il minor dispendio di mezzi e risorse" (T.A.R. Liguria, Sez. II, 14/10/2020, n. 694; v. anche Corte Conti, Sez. Giurisdizionale Sicilia, 25/6/2013, n. 2489, ove si sottolinea che l'art. 1 della legge n. 241/1990 ha carattere di "norma imperativa" e costituisce "una regola di legittimità dell'azione amministrativa").

Imperia, li 18/03/2025

Il Presidente del Comitato Aurelia Bis Garbella-Prino

Ing. Barla Alessandro



FOTOMONTAGGIO DEL TRATTO 1 DELL'AURELIA BIS

ROTATORIA AURELIA ANTE OPERAM



POST OPERAM



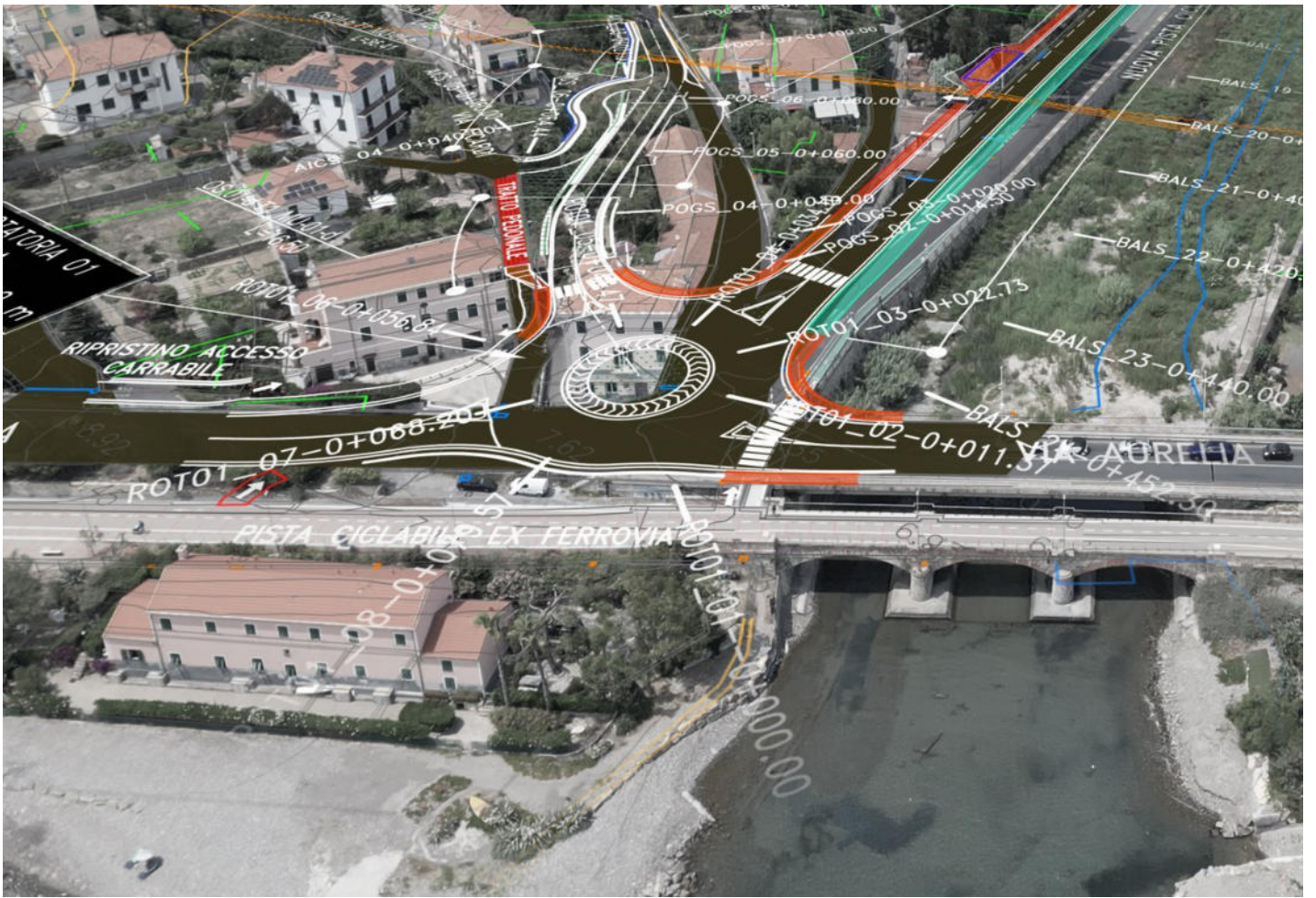
ROTATORIA AURELIA ANTE OPERAM



POST OPERAM



Dettaglio ROTATORIA AURELIA



ROTATORIA PRINO ANTE OPERAM



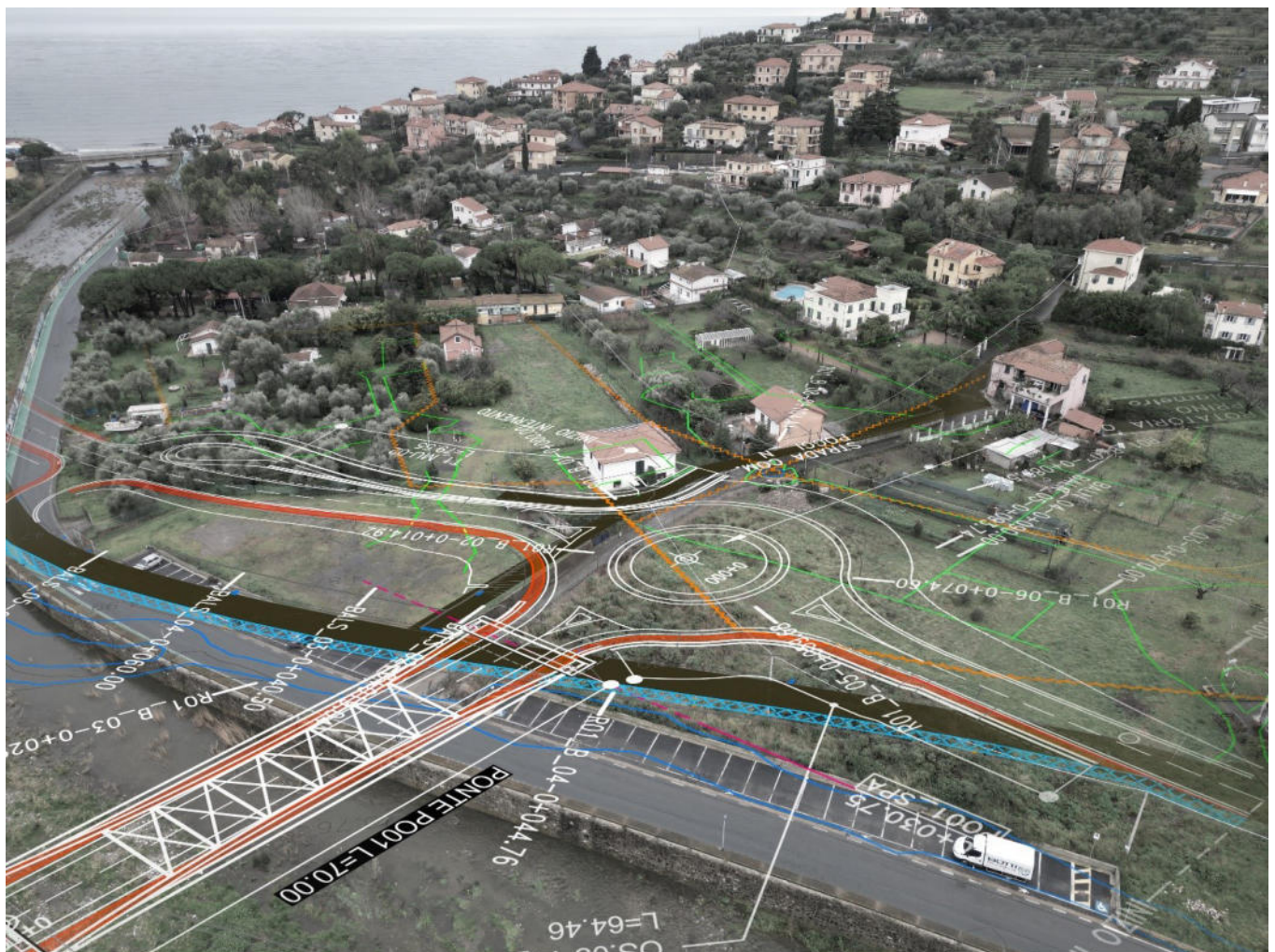
POST OPERAM



ROTATORIA PRINO ANTE OPERAM



POST OPERAM



**ROTATORIA PRINO - PONTE - ROTATORIA IMPERIA OVEST (svincolo
autostrada in via Littardi)**

ANTE OPERAM



POST OPERAM



DETTAGLIO ROTATORIA IMPERIA OVEST

ANTE OPERAM



POST OPERAM



SOLUZIONE ALTERNATIVA

In sponda destra del torrente PRINO lungo via Littardi con sistemazione dell'attuale incrocio in rotatoria



TRACCIATO ALTERNATIVO COMPLETO

